

et qu'on disposait de suffisamment d'argent, qu'on se mit à la réparer à grands frais, à construire des talus et des ponts, à refaire l'infrastructure et la superstructure. *L'exploitation reprit en 1944*, par les soins de l'Etat argentin. Pour accélérer la traversée des montagnes, on utilise des compositions légères, mais on parle de construire un tunnel bien au-dessous de la ligne de faite. Les transports rapides sont, à vrai dire, l'apanage de l'avion, qui suit le même itinéraire que le chemin de fer et la route. Les vols aériens cependant, hormis ceux des appareils ultra-modernes à conditionnement d'air, sont moins réguliers à raison des conditions atmosphériques. Même par beau temps, on donne l'ordre aux passagers des grands DC-6 du trafic intercontinental de s'attacher dans les parages de l'Aconcagua.

Le Transandin, qui monte à 10 000 pieds au-dessus de la mer, c'est-à-dire à 3 150 mètres, est battu par le *chemin de fer bolivien d'Antofagasta*, qui atteint 15 817 pieds, mais qui sert en premier lieu au transport du minerai, comme, en Europe, la ligne suédo-norvégienne de Narvik.

Les transports de *marchandises* sont en Argentine de deux sortes. On a d'abord le *blé*, amené directement par wagons spéciaux de l'intérieur du pays dans les grands silos des ports, pour être chargé sur les bateaux, puis le *bétail*. La caractéristique de toutes les gares de la Pampa, ce sont les grands quais blancs, d'où les bêtes en troupeau sont poussées dans les wagons pour être acheminées sur les *frigoríficos*, vastes abattoirs où il suffit de quinze à vingt minutes pour tuer un animal

Les chemins de fer indiens ont récemment fêté leurs cent ans d'existence. A cette occasion, la Direction générale des CFF leur a fait remettre une pendule neuchâtoise ornée de motifs historiques

et le serrer, entièrement débité, dans les chambres froides.

L'Argentine a de nombreuses lignes à grand écartement, mais cela n'a rien à voir avec l'ascendance espagnole de la population. Comme on nous l'a expliqué, les Anglais auraient utilisé, sur les rives de la mer Noire, lors de la guerre de Crimée, des locomotives et du matériel roulant construit pour le réseau à voies larges des Indes et les auraient envoyés ensuite en Argentine. En matière de chemin de fer, l'Argentine a d'intéressantes *nouveautés* : les *locomotives diesel*, les nouveaux *types de véhicules* et, sur la ligne Buenos-Aires—Mar del Plata, une *composition aérodynamique* construite aux Etats-Unis. La volonté de trouver de bonnes solutions existe et les chemins de fer argentins ne manquent pas de spécialistes capables. Mais ce n'est pas tout ; il y a le capital à trouver, la capacité de production du pays et les devises à se procurer pour acheter du matériel à l'étranger, si tant est que le gouvernement en donne l'autorisation. Et cela, c'est une autre question.

H. B.



Pendant le mois...

Nous avons continué à bénéficier en Suisse, durant le premier trimestre de l'année, des conditions économiques favorables que nous connaissons depuis sept ans ; il n'est guère que dans quelques secteurs qu'un certain tassement s'est produit. Et pourtant, *importations* et *exportations* se développent de façon assez irrégulière. La *valeur* et le *volume* des *importations*, en baisse depuis décembre 1952, ont de nouveau sensiblement augmenté en mars. Dans les mois d'avant, nos besoins en produits de l'étranger avaient passablement diminué : l'industrie suisse stockait moins de matières premières et la consommation du charbon baissait. Depuis janvier 1952, notre pays a importé pour 81 millions de francs de moins de matières brutes qu'en 1951.

Les *exportations*, en revanche, n'ont pas cessé d'augmenter depuis janvier de cette année. Phénomène que nous n'avons pas souvent l'occasion d'observer, la balance commerciale est active depuis septembre 1952, c'est-à-dire depuis bientôt sept mois (sauf en janvier 1953). Alors que son déficit en notre défaveur était de 225 millions de francs pour le premier trimestre de 1952, elle présente aujourd'hui un solde actif de quelque 60 millions pour nous. Cette situation, malheureusement, ne met que trop en évidence le constant ralentissement de nos importations depuis un certain temps.

Mais si notre économie montre ici et là des signes d'essoufflement pouvant inquiéter les pessimistes de nature, il est néanmoins certains faits qui ne trompent pas (réserves d'argent toujours massives dans les banques, mouvement d'argent croissant au compte de chèques de la Banque nationale, activité encore très grande de l'industrie du bâtiment, main-d'œuvre en général bien occupée, stabilité des prix dans l'ensemble et, depuis un an, de l'indice du coût de la vie, forte demande persistante de main-d'œuvre étrangère pour ainsi dire dans toutes les parties du pays, etc.) et qui permettent de penser que, pour le moment, la prospérité économique se poursuivra, quoique peut-être à un niveau un peu plus bas que lors de la haute conjoncture. Précisons toutefois que l'évolution de la

situation économique dépend en grande partie des *placements de capitaux* en général, qui dépendent eux-mêmes des possibilités de placement, lesquelles sont à leur tour fonction de l'évolution des prix et du goût du risque chez les hommes d'affaires. A fin mars, l'*indice du coût* de la vie avait baissé de 0,1% et était de 169,3%.

En mars, on a importé 4 508 *automobiles*, ce qui constitue un record.

Le *trafic des marchandises* qui, en janvier et février, avait fortement diminué par rapport à 1952 et encore plus par rapport à 1951,

Le **Croix-Rouge suisse** a envoyé à la Direction générale la lettre de remerciements ci-après :

« Vous avez accordé la gratuité des transports à la Croix-Rouge suisse et à la Ligue des Sociétés de la Croix-rouge pour les sinistrés de Hollande, d'Angleterre et de Belgique.

» Il nous tient à cœur de vous remercier de ce geste. C'est à vous que nous devons d'avoir pu accomplir notre œuvre avec un minimum de frais et faire parvenir aux victimes des inondations l'intégralité des secours offerts si spontanément par notre peuple. Il nous plaît tout particulièrement de relever aussi la compréhension et l'aide efficace que nous avons trouvées dans tous les services des Chemins de fer fédéraux, alors même que nos demandes arrivaient souvent à la dernière minute. Notre reconnaissance va, par conséquent, à **tous les fonctionnaires** qui, par leur prévenance, ont permis l'acheminement rapide des envois, et notamment des colis-secours. »



L'entrée sud du nouveau tunnel du Rio Rido, entre Varzo et Preglia
Photo ATP

année record, a repris de façon réjouissante en mars, sans cependant atteindre le volume de mars 1952. Par rapport à l'année passée, le recul avait été de 281 000 t (17,6 %) pour janvier, de 151 529 t (10,9 %) pour février et de 28 000 t (1,7 %) pour mars. Le nombre des wagons chargés sur notre réseau ou reçus en charge de l'étranger a été en moyenne de 7 870 en janvier, de 7 528 en février et de 10 885 en mars. La forte diminution des importations, la concurrence toujours croissante de l'automobile (rétrécissement du volume des transports) et les fluctuations de l'activité économique sont à l'origine de l'important recul du trafic des marchandises durant les deux premiers mois de l'année. Sur la *ligne du Saint-Gothard*, en revanche, le trafic s'est développé mieux qu'on n'osait l'espérer (26 000 tonnes brutes par jour ouvrable en mars) et a sensiblement dépassé celui du premier trimestre 1952. Les transports de denrées alimentaires par wagons complets sont intenses depuis quelque temps. A Chiasso, les conditions d'exploitation sont difficiles ; il faudra agrandir les installations de la gare.

Après avoir été longtemps en recul, le *trafic de transit* a été pour la première fois, en février, supérieur à celui de l'année dernière ; l'augmentation a été de 47,5 %. En mars, le transit d'est en ouest a été aussi fort, mais il a de nouveau baissé en avril.

Les *ports rhénans* des Deux-Bâle ont également annoncé en mars une recrudescence de leur activité ; le tonnage (320 674 t) a presque atteint celui du mois correspondant de 1952. L'an passé, les Chemins de fer fédéraux ont dépensé 1,8 million de francs pour le service des expéditions, des gares, des trains et des manœu-

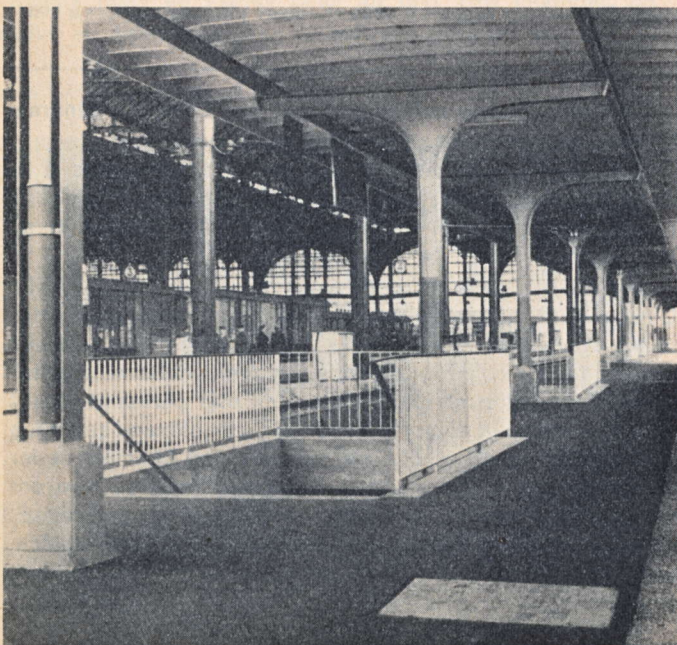
vres dans ces ports. Le nombre des wagons partants et arrivants a été de 435 928. Par rapport à 1951, il y eut 61 415 wagons de moins pour les ports de Petit-Huningue et Saint-Jean, et 23 775 de plus pour celui de Birsfelden. Mais ici il convient de rappeler que le contrat d'exploitation passé entre le canton de Bâle-Campagne et les CFF n'est entré en vigueur, en 1951, qu'au mois de mai. La *concurrence de l'automobile* est très forte dans l'enlèvement des marchandises dans les ports du Rhin à Bâle. En janvier dernier, les camions ont pris 75 000 t de marchandises, c'est-à-dire 26 % du trafic total (15 % en 1952) ; cette proportion s'élève même à 39 % si l'on tient compte des transports de combustible (24 % en 1952). Des carburants liquides transbordés à Bâle, dans les ports, 44 % ont passé à l'automobile (37 % l'année précédente). Pour les céréales et les fourrages, la proportion est de 45 % (36 %).

Les *transports de voyageurs* ont évolué, du moins quant au nombre de personnes, de la même manière que le trafic des marchandises. Il y eut chute nette en janvier et février, puis reprise en mars. Les recettes ont donné un résultat un peu plus réjouissant, puisque, par suite de la hausse des tarifs, elles ont augmenté de 183 000 fr. par rapport au premier trimestre de 1952. Pour le trafic des marchandises, la baisse est de 1,6 million de francs. Les recettes de Pâques ont été un peu inférieures à celles de l'an dernier, surtout parce que le temps incertain a empêché bien des gens d'entreprendre des excursions.

Entre le 2 et le 7 avril (fêtes de Pâques), les Chemins de fer fédéraux ont transporté à travers le tunnel du Saint-Gothard, dans les deux sens, 5327 automobiles, dont certaines avaient jusqu'à huit places, 112 cars et 1529 motocyclettes, donc au total 6968 véhicules. C'est un peu moins qu'en 1952, sans doute parce que le temps n'était pas très engageant cette année. A côté des trains réguliers, auxquels on ajoutait des wagons d'automobiles, on a mis 107 trains spéciaux en marche du 1^{er} au 7 avril, dont 19 à Vendredi-saint. Une meilleure organisation et diverses mesures d'exploitation ont permis de réduire de plus de la moitié les plus longs délais d'attente à Göschenen, qui allaient jusqu'à quatre heures l'an dernier. Dix minutes après la mise à quai d'un train, soixante véhicules étaient chargés. Par suite de la fréquence des trains de voyageurs — nombre de directs ont été dédoublés —, il fallait faire des prouesses pour acheminer les convois d'automobiles à travers le tunnel. En tirant le maximum des installations existantes et des wagons disponibles, le personnel a réalisé des performances que la plupart des automobilistes se sont plu à reconnaître.

Exception faite de deux brèves interruptions, le col du Simplon, cette année, était ouvert à la circulation, ce qui n'était pas le cas à Pâques 1952. C'est pourquoi les Chemins de fer fédéraux n'ont transporté que 604 automobiles au total à travers le tunnel du Simplon durant les fêtes de Pâques.

Le nouveau quai V de la gare de Bâle CFF



Photos CFF

Gardes-barrières, faites attention !

Fermez les barrières comme il faut et à temps !

En 1952, les Chemins de fer fédéraux ont transporté à travers le tunnel du Saint-Gothard, dans les deux directions, 48 035 voitures automobiles, 898 cars et 838 motocyclettes, ce qui donne un total de 49 976 véhicules à moteur. Par le tunnel du *Simglon*, ils ont acheminé 8 279 véhicules, à savoir 8 131 automobiles, 134 cars et 24 motocyclettes.

En mars, il a circulé sur le réseau des Chemins de fer fédéraux 78 940 trains-voyageurs réguliers, facultatifs et spéciaux (78 346 en mars 1952) et 113 020 trains-marchandises réguliers, facultatifs et spéciaux (112 018).

Actuellement, trois des nouvelles *automotrices CFe 4/4* sont en service. Il y en aura probablement sept en automne. Les trois premières sont attribuées avec les wagons de commande BC^{4u} au dépôt de *Bellinzone* pour le service de navette sur les lignes *Bellinzone-Locarno* et *Bellinzone-Biasca*; les quatre autres *automotrices* avec commande BC^{4u} auront *Winterthur* pour dépôt d'attache et seront utilisées sur les lignes de la vallée de la *Toess*. Les Chemins de fer fédéraux envisagent de faire circuler plus tard de ces *automotrices* sur la ligne *Bâle-Stein-Säckingen-Koblentz-Winterthur*; ils pensent en employer aussi une sur l'ancienne ligne du *Hauenstein*.

La deuxième des *flèches rouges diesel* transformée pour la traction électrique, et qui s'appelle maintenant la RCe 4/4 n° 612, est depuis peu de temps en service. La *rame automotrice* à trois éléments *RBCFe 8/12 n° 691* a été transférée du dépôt de *Lausanne* à celui de *Winterthur*, pour assurer les *trains accélérés* sur les parcours *Bâle-Koblentz-Winterthur* et *Winterthur-Etzwilen*, à partir du prochain horaire.

Les voitures AB^{4u} nos 1701 à 1731, construites entre 1906 et 1910 avec un couloir latéral pour les premières classes et un couloir central pour les secondes, sont transformées en BC⁴ (nos 4565 à 4588); elles auront une plate-forme ouverte et une nouvelle caisse en acier montée par la SIG. Des voitures AB^{4u} nos 1274 à 1293, sorties de fabrique entre 1905 et 1926 avec des couloirs latéraux, on a fait des C^{4u} nos 7314 à 7474. Sur les lignes des Chemins de fer fédéraux, il ne circule plus de voitures AB^{4u} à caisse en bois.

Les voitures ABC^{4u} nos 1851 à 1862 (années de construction : 1927 à 1929) sont transformées; elles auront des caisses en acier soudé, un couloir latéral continu pour le service international (cinq tensions de chauffage RIC) et 56 places, réparties entre les classes de voiture comme il suit : 6 places de première, 18 de seconde et 32 de troisième. Les nouveaux véhicules pourront être utilisés, suivant les besoins, comme ABC^{4u} ou comme BC^{4u}.

Les voitures légères en acier C^{4u} nos 5320 et 5481 à 5500, dans lesquelles sont installés des haut-parleurs, auront désormais des

sièges rembourrés, ce qui portera à 71 le nombre des voitures C^{4u} à sièges rembourrés et haut-parleurs des Chemins de fer fédéraux. Des plaques portant un entonnoir rouge indiquent qu'il y a des haut-parleurs dans la voiture.

A la gare aux marchandises de *Genève-La Praille*, dont les installations gagnent toujours en importance (environ 3800 m de voie en 1952), on a installé une grue de quinze tonnes. La place de débord des trucs routiers est terminée. En 1952, on a reçu et expédié à *La Praille* 5000 wagons.

La gare de *Bex* aura un nouveau bâtiment de service et un abri sur le quai II.

La nouvelle gare aux marchandises de *Lausanne* (*Sébeillon*) sera ouverte le 17 mai, date de l'entrée en vigueur de l'horaire 1953/1954, au trafic des expéditions partielles et des wagons complets en grande et petite vitesse, de même qu'aux transports d'animaux.

Au début d'avril, on a commencé les travaux de doublement de la voie entre *Chénens* et *Cottens*. A *Chénens*, on installe les nouvelles voies et construit le nouveau bâtiment de la gare, de même qu'un passage sous voies devant donner accès au nouveau quai intermédiaire.

A *Saint-Gall*, le service des bagages et le bureau des renseignements ont pris possession de leurs nouveaux locaux, aménagés de façon moderne, dans le hall de la gare. L'inauguration du bureau des renseignements a eu lieu le 17 avril.

Le doublement de la voie entre *Siebnen-Wangen* et *Lachen* sera probablement entièrement achevé à la mi-décembre 1954, de même que les nouvelles installations de la gare d'*Unterterzen*. La gare de *Siebnen-Wangen* sera prête le 1^{er} novembre 1953.

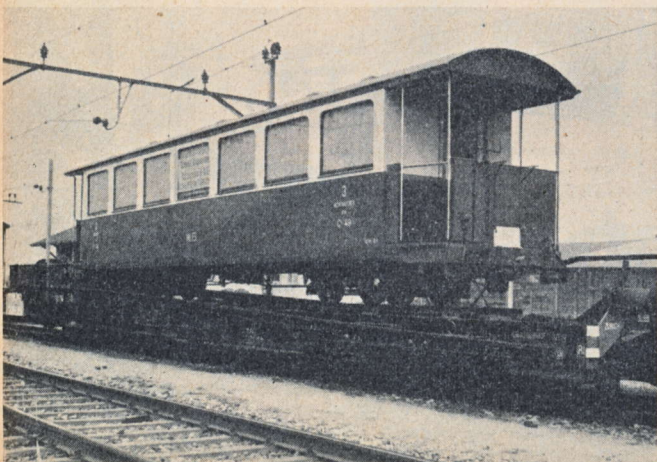
La route d'accès à l'alpe de *Gäschenen*, où un bassin d'accumulation est construit pour l'usine de *Gäschenen*, est en grande partie terminée.

Niveau de nos lacs artificiels en avril. — *Barberine* (capacité totale, 39 millions de m³) : volume d'eau, 5,07 millions de m³; production, 14,35 millions de kWh. *Ritom* (capacité totale, 24,5 millions de m³) : volume d'eau, 13,25 millions de m³; production, 21,72 millions de kWh. *Etzel* (capacité totale, part des CFF : 51 millions de m³) : volume d'eau, 18,8 millions de m³; production, 18,8 millions de kWh.

Rectification : Dans le n° 4/1953, page 61, la légende du nouveau train des CJ est auto-motrice Fe 4/4 et non pas CFe 4/4.

Nouvelle voiture à quatre essieux pour la ligne à voie étroite de *Liestal* à *Waldenbourg*

Photo Gfeller, Liestal



Puissante locomotive à gazogène des Chemins de fer de l'Etat russe

Photopress

